

PM10-Schwebstaub- und Stickstoffdioxidbelastung 2014 in der Bahnhofstraße Cottbus

Inhaltsübersicht

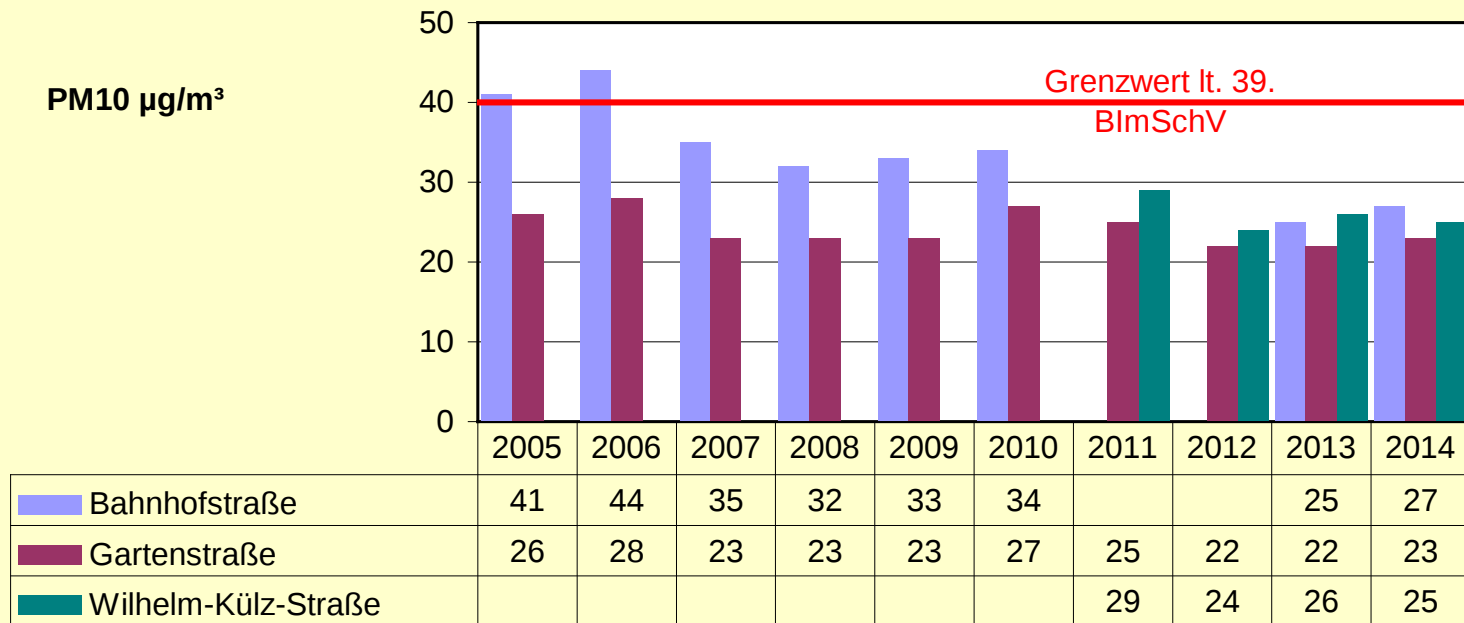
1. PM10-Schwebstaub-Immission

- 1.1. Halbjahresgang (Monatsmittel, Lokalanteil)
- 1.2. Klassifizierung der Überschreitungstage; Entwicklung des Lokalanteils an Überschreitungstagen
- 1.3. Zusammenfassung

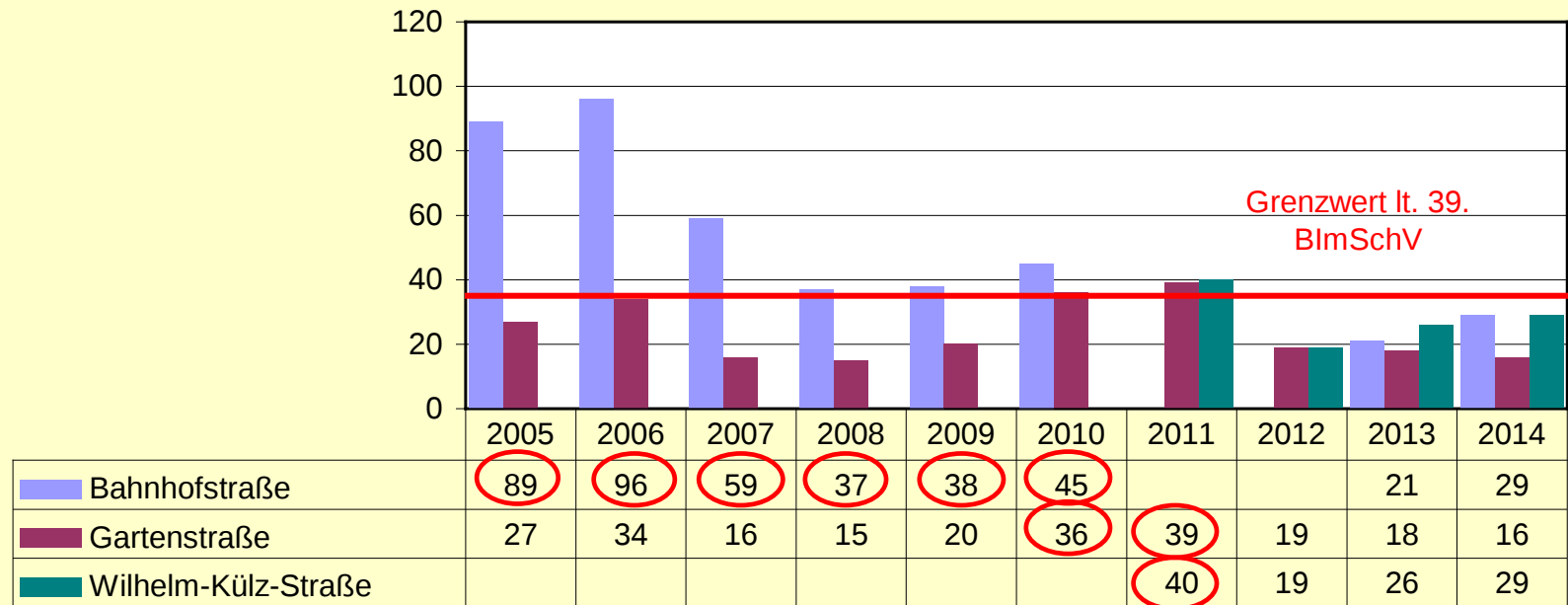
2. Stickstoffdioxid (NO₂)-Immission

- 2.1. Jahresmittelwerte und Jahresgang
- 2.2. Lokalanteil und Jahresgang, Jahresgang an Werktagen und Wochenenden
- 2.3. Zusammenfassung

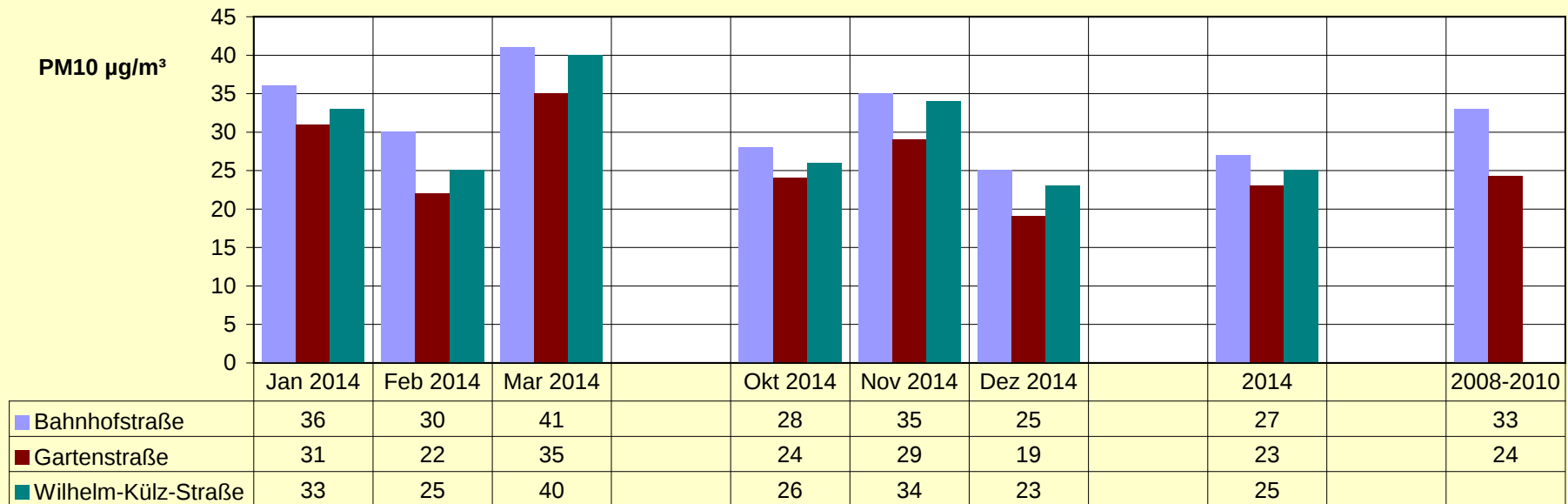
PM10 Jahresmittelwerte



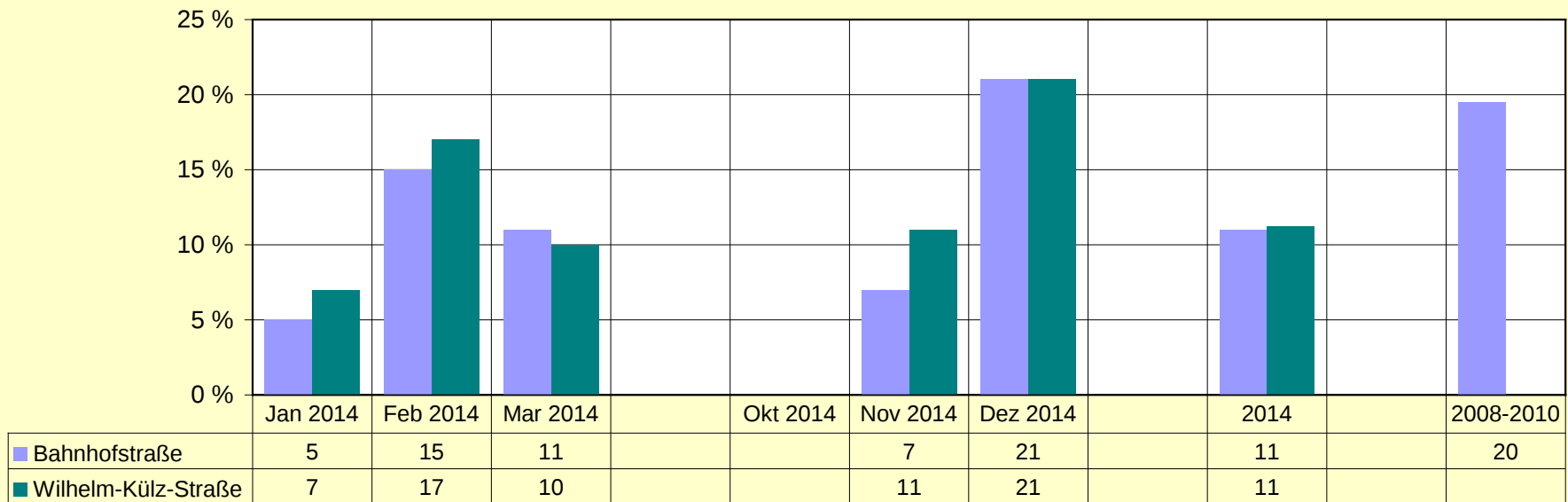
PM10 Zahl der Überschreitungstage



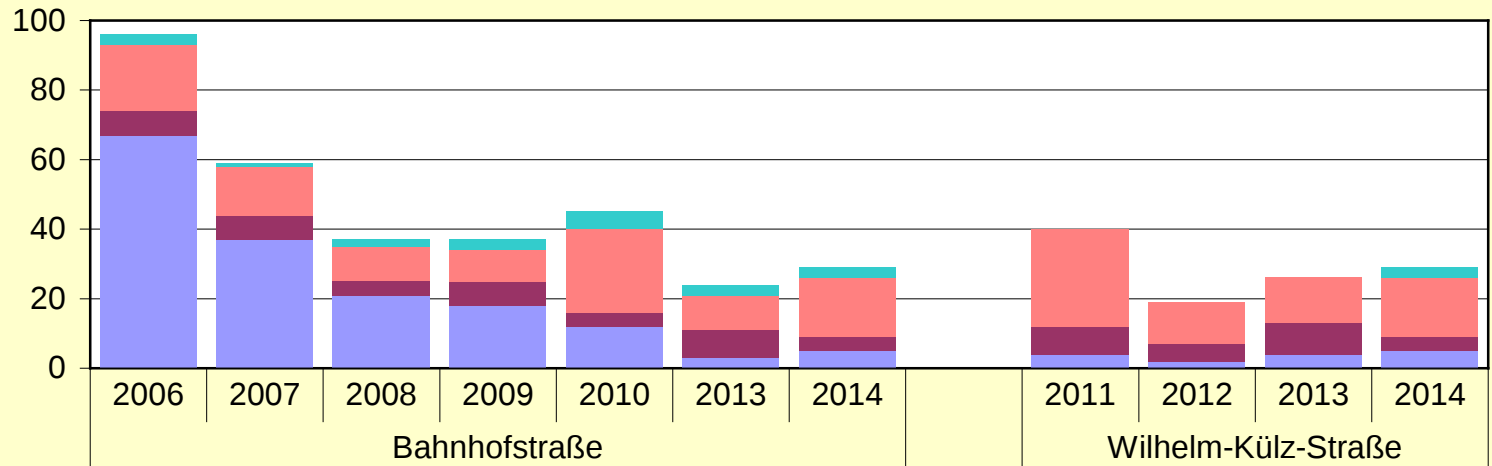
PM10 Monatsmittel



PM10-Lokalanteil an Überschreitungstagen



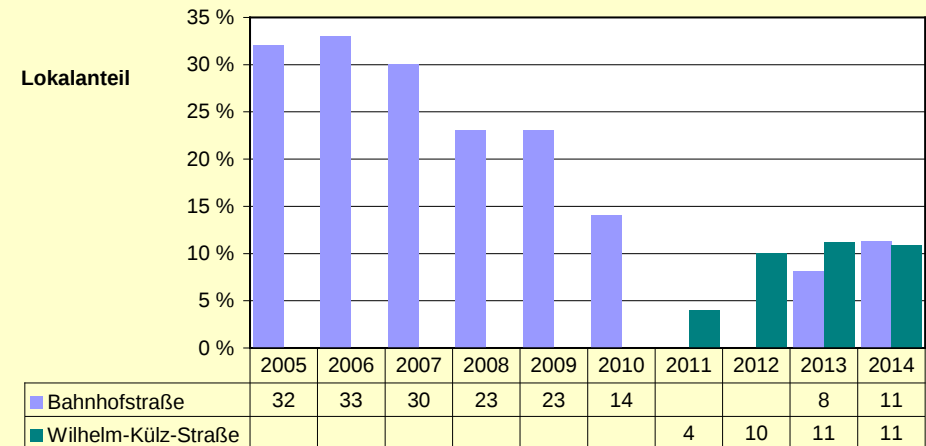
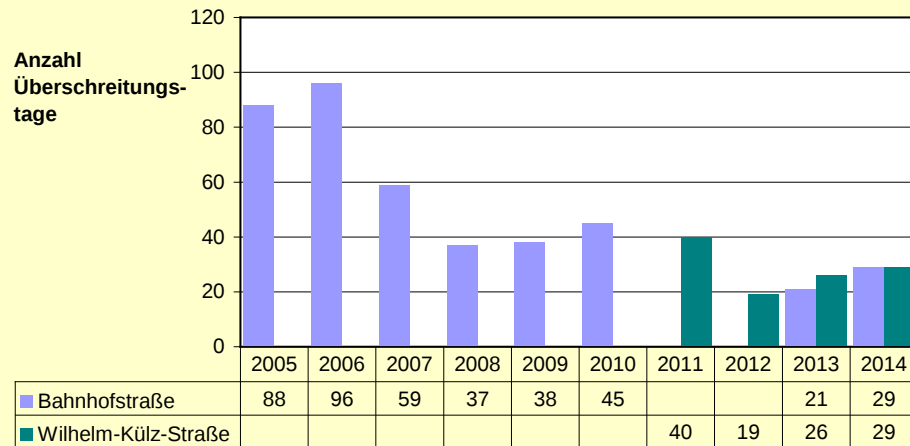
PM10 Klassifizierung der Überschreitungstage



	Bahnhofstraße								Wilhelm-Külz-Straße			
gesamt	96	59	37	38	45	21	29		40	19	26	29
sonstige	3	1	2	3	5	3	3					3
Ferntransport	19	14	10	9	24	10	17		28	12	13	17
regional	7	7	4	7	4	8	4		8	5	9	4
lokal	67	37	21	18	12	3	5		4	2	4	5

PM10-Schwebstaub- und Stickstoffdioxidbelastung nach der Bahnhofstraßen-Sanierung 2010/12

Lokaler Verkehrsanteil an PM10-Überschreitungstagen (2005 – 2014)



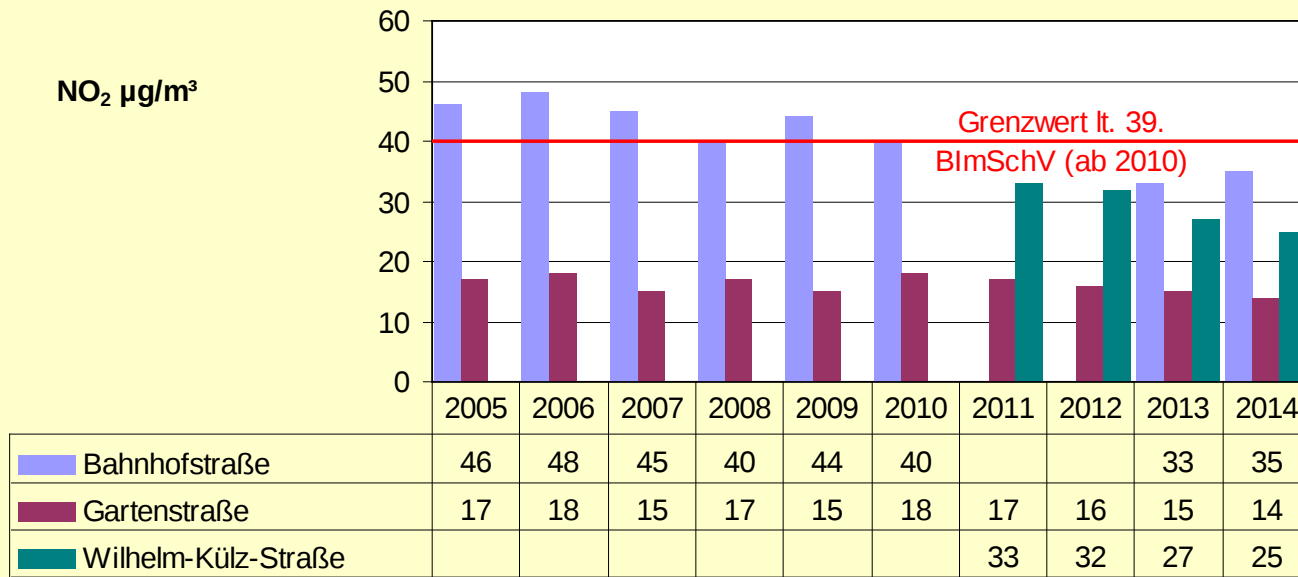
Zusammenfassung PM10: 2014

- Dominanz des Ferntransportes setzte sich fort:
17 der 29 Überschreitungstage in der Bahnhofstraße bzw. Wilhelm-Külz-Straße dadurch bedingt
- Analyse der PM10-Immissionssituation 2014 für Tagesmittelwerte > 50 µg/m³

	Bahnhofstraße		Wilhelm-Külz-Straße	
Ferntransportanteil	59 %	hoch	59 %	hoch
Lokalanteil	17 %	niedrig	14 %	niedrig
Überschreitungstage durch Ferntransport	17	hoch	17	hoch
Überschreitungstage durch lokalen Verkehr	5	niedrig	4	niedrig

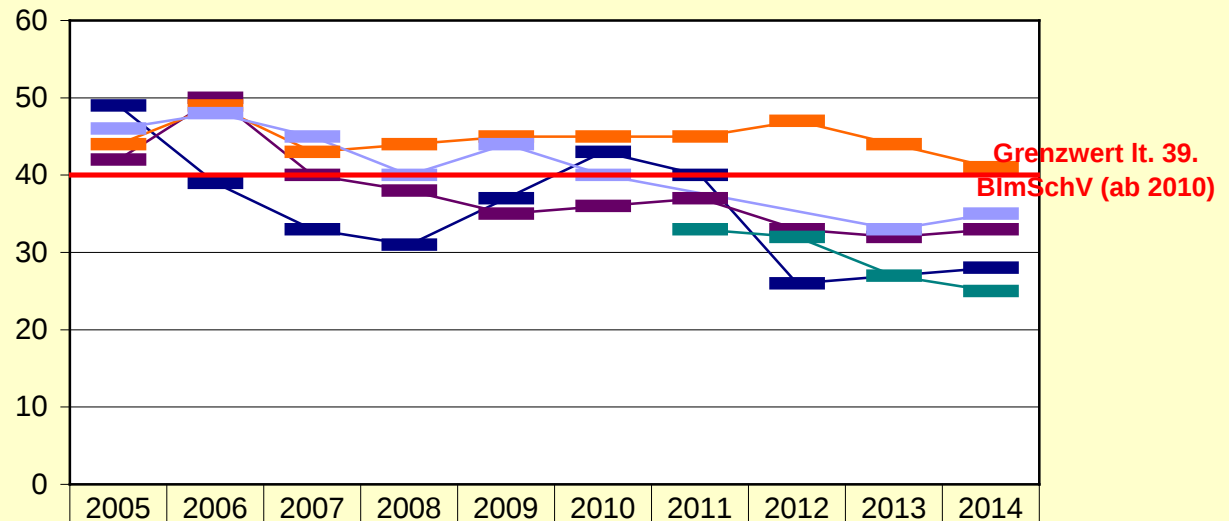
- ⇒
- Umbau der Bahnhofstraße hat sich auch bei ungünstigeren Bedingungen (Meteorologie, verkehrstechnische Situation) bewährt
 - Verkehrszunahme in der Bahnhofstraße als Folge der veränderten Verkehrsführung (Teilspernung Straße der Jugend) ohne wesentliche Auswirkung auf die lokale Zusatzbelastung

NO₂ Jahresmittelwerte



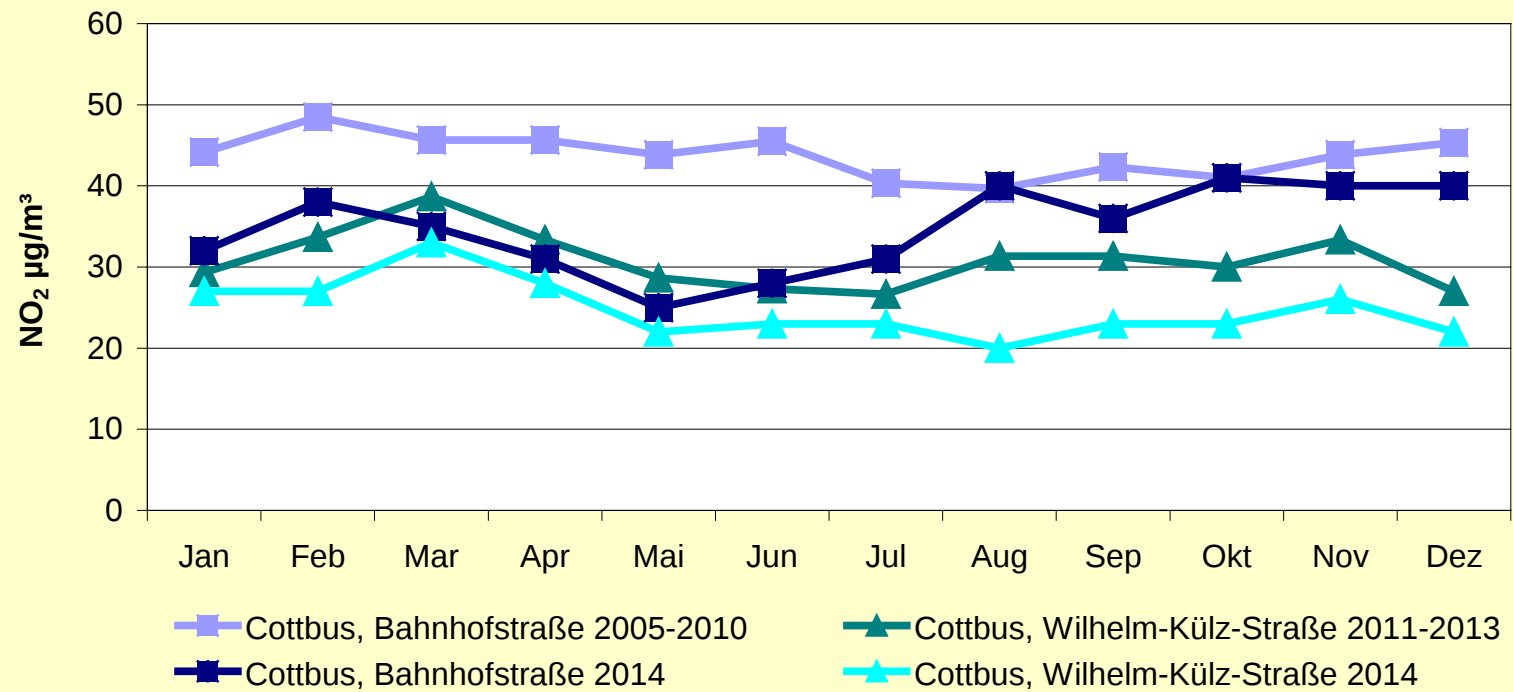
NO2 Jahresmittelwerte an Brandenburger Verkehrsmessstellen

NO2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

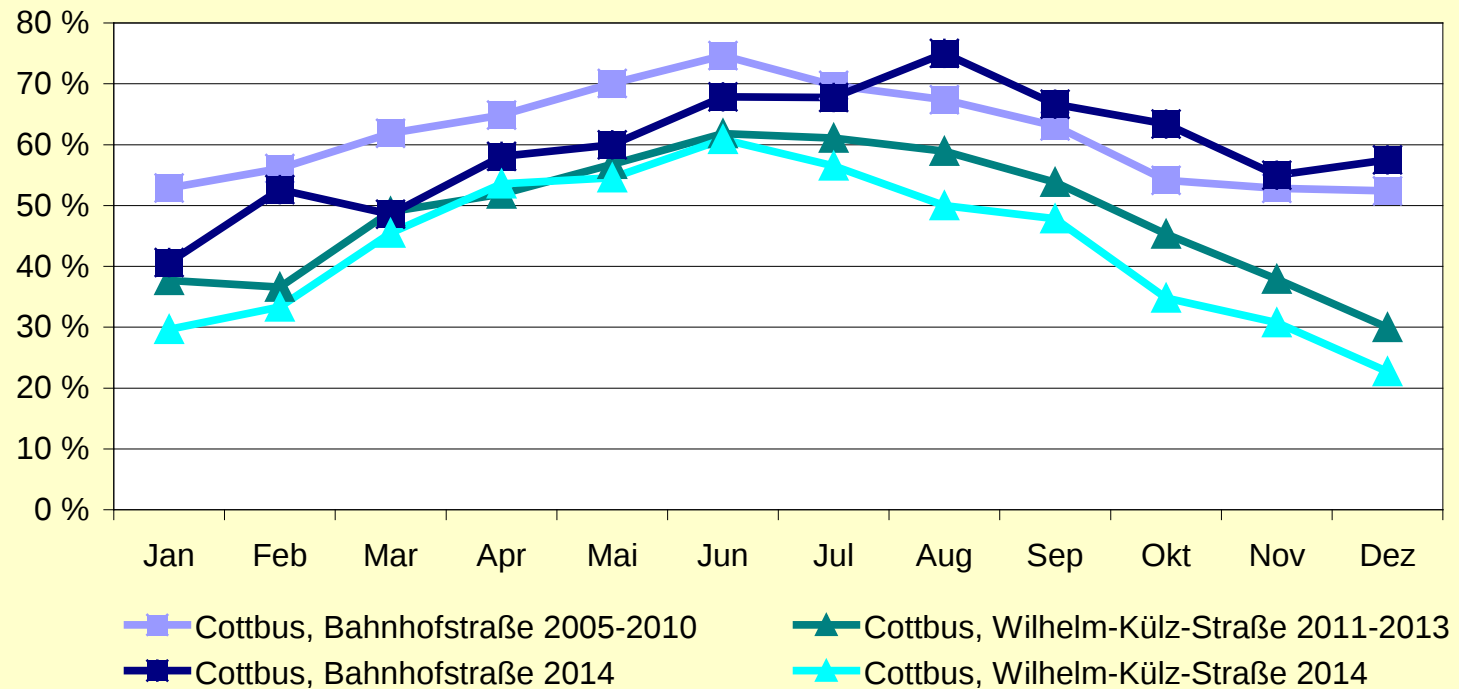


	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Brandenburg an der Havel, Neuendorfer Straße	49	39	33	31	37	43	40	26	-	28
Frankfurt (Oder), Leipziger Straße	42	50	40	38	35	36	37	33	32	33
Potsdam, Zeppelinstraße	44	49	43	44	45	45	45	47	44	41
Cottbus, Bahnhofstraße	46	48	45	40	44	40			33	35
Cottbus, Wilhelm-Külz-Straße							33	32	27	25

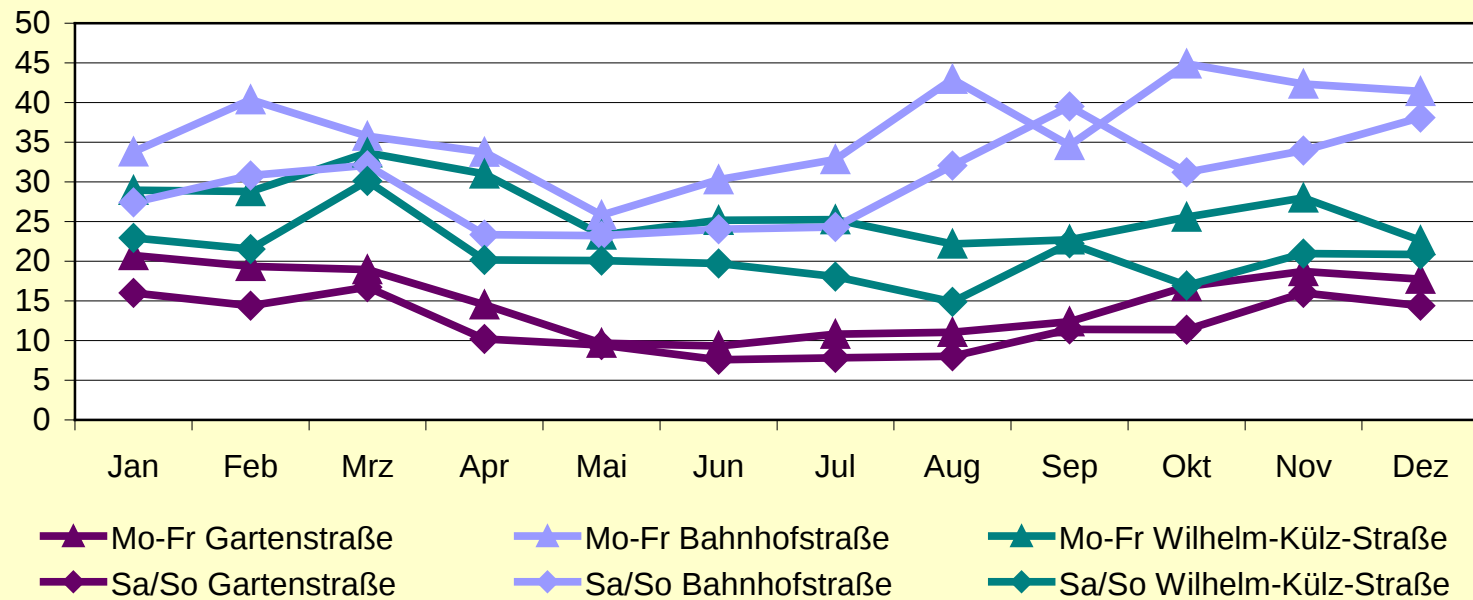
NO₂-Jahresgang (Monatsmittel)



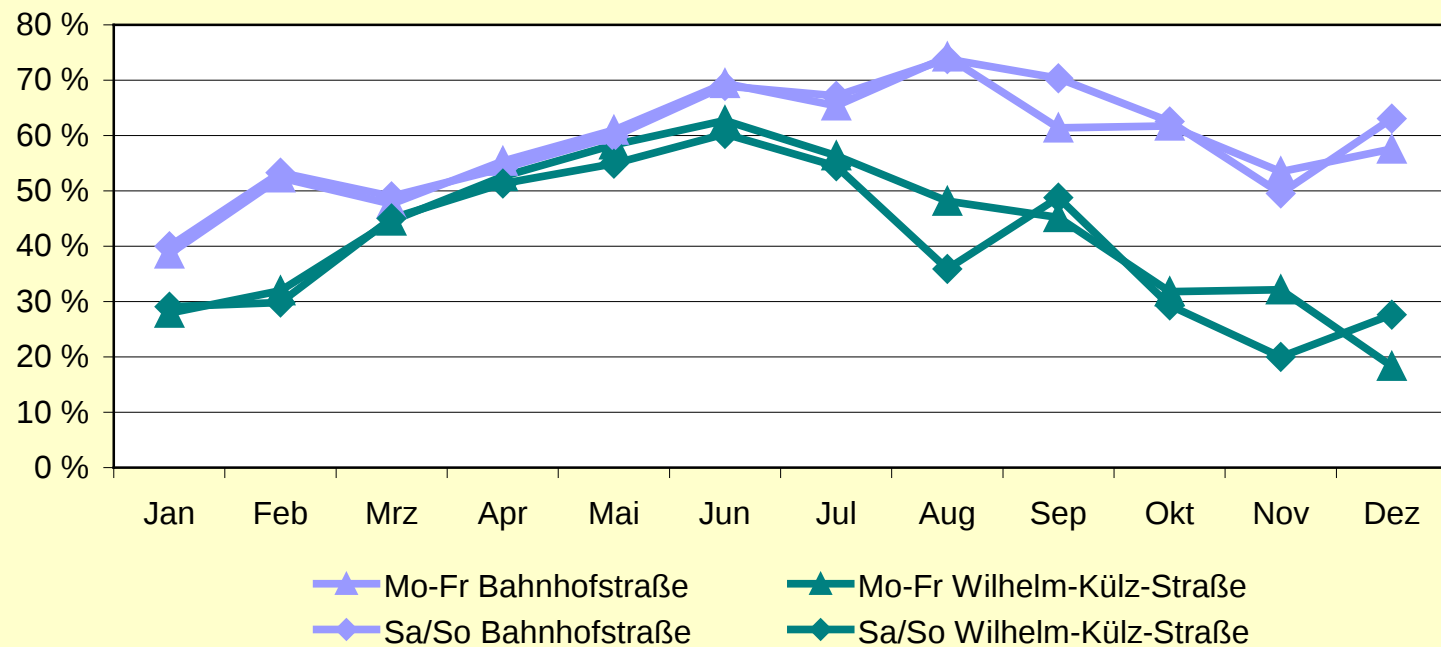
NO₂ Jahresgang des verkehrsbedingten Lokalanteils



NO2-Jahresgang 2014



NO₂-Lokalanteil Jahrgang 2014



Zusammenfassung (NO₂: 2014)

- verkehrsbedingter NO₂-Lokalanteil in der Bahnhofstraße gegenüber dem Mittel 2005 - 2010 von 62 auf 60 % gesunken, aber damit gegenüber 2013 (55 %) deutlich gestiegen
 - verkehrsbedingter NO₂-Lokalanteil in der Wilhelm-Külz-Straße gegenüber dem Mittel 2011 - 2013 von 48 % auf 44 % gesunken, aber gegenüber 2013 gleichgeblieben
- ⇒
- Umbau der Bahnhofstraße weist sowohl Rückgang des NO₂-Lokalanteils als auch der absoluten NO₂-Belastung auf und stimmt damit tendenziell mit dem bisherigen PM10-Belastungsrückgang überein
 - zwischenzeitliche Zunahmen des NO₂-Lokalanteils und der absoluten NO₂-Belastung wahrscheinlich im Zusammenhang mit Verkehrsstrom-Änderung durch Langzeitbaustelle Straße der Jugend
 - Verkehrszunahme in der Wilhelm-Külz-Straße wirkt sich nicht negativ auf den NO₂-Lokalanteil und die absolute NO₂-Belastung aus (beide Kenngrößen mit erkennbarem Rückgang bis 2013)